VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 12)**

z dnia 17 marca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 12)

17 marca 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu realizacji programu konsolidacji spółek przewozów bałtyckich – Polska Grupa Promowa.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Artur Ilia** radca prezesa w Departamencie Kontroli Koncentracji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Piotr Redmerski** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., **Jarosław Kotarski** dyrektor Unity Line Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, **Aleksander Błahy** ekspert Związku Armatorów Polskich, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Jerzy Lipiński** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów, **Henryk Piątkowski** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Kazimierz Sikora** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej, **Paweł Kowalski** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej, **Rafał Zahorski** doradca Nowoczesnej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Przepraszam za spóźnienie, ale dużo się dzieje. Niektórzy posłowie zadają pytania w sprawach bieżących. Pan minister miał spotkanie. W związku z tym nastąpiła zmiana godziny rozpoczęcia posiedzenia Komisji. Musimy sobie jakoś pomagać, wychodzić naprzeciw. Przepraszając za zmianę godziny witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam serdecznie pana Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz pozostałych gości, a mianowicie pana Aleksandra Błahego, eksperta Związku Armatorów Polskich, pana Jacka Dubińskiego, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, pana Artura Ilię, radcę prezesa w Departamencie Kontroli Koncentracji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, pana Andrzeja Kościka, przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", pana Jarosława Kotarskiego, dyrektora Unity Line Limited Oddział w Polsce, Grupa Polska Żegluga Morska, pana Pawła Kowalskiego, członka Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", Grupa Polska Żegluga Morska, panią Katarzynę Krzywdę, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej, pana Jerzego Lipińskiego, wiceprzewodniczącego Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów, pana Marka Maja, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Henryka Ogryczaka, pełnomocnika zarządu do spraw gospodarki morskiej „Pracodawców Pomorza", pana Henryka Piątkowskiego, wiceprzewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, pana Piotra Redmerskiego, prezesa zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

S.A., pana Kazimierza Sikorę, członka Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczącego Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Oczywiście serdecznie witam moich kolegów posłów oraz pana dyrektora gabinetu.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat stanu realizacji programu konsolidacji spółek przewozów bałtyckich – Polska Grupa Promowa. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek. Nie słyszę sprzeciwu. W związku z tym przechodzimy do procedowania.

Drodzy państwo, nauczona doświadczeniem mam propozycję. Najważniejsza dla nas jest opinia państwa jako gości. Proponuję, żeby po prezentacji pana ministra najpierw głos zabrali goście, ponieważ ich to przede wszystkim dotyczy, a potem my posłowie. Taka formuła chyba lepiej się sprawdzi. Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu, potem głos zabiorą goście i posłowie. Bardzo proszę, żeby goście przedstawiali się, kiedy będą zabierać głos. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo!

Dzisiejszy temat związany z koncepcją powstania, utworzenia Polskiej Grupy Promowej jest tematem, który przede wszystkim dotyczy poprzedniego okresu. W opinii zwłaszcza związków zawodowych i pracowników był to projekt wpisujący się w koncepcję prywatyzacji spółek żeglugowych, zwłaszcza Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jest to główne założenie, które do tej pory przyświecało wszystkim dyskusjom dotyczącym powstania Polskiej Grupy Promowej. Takie były opinie ze strony pracowników. Przeanalizowaliśmy wszystkie dokumenty, które pojawiały się w tym obszarze, przede wszystkim dokument Ministra Skarbu Państwa z 2015 roku, czyli Koncepcję rozwoju branży przewozów promowych. Świadczą one o tym, że aktywa poszczególnych spółek miały przejść do nowego tworu, spółki akcyjnej, która przejęłaby wszelkie kompetencje związane z polską żeglugą promową, z przewozami promowymi w Polsce, stając się oddzielną spółką posiadającą aktywa Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

To właśnie wywołało największe kontrowersje, jeżeli chodzi o załogę. Trudno posiłkować się opiniami zarządów, ponieważ zarządy, przynajmniej w jednej ze spółek, przeszły reorganizację. Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Morską, wiemy, że na początku była forsowana koncepcja prywatyzacji. Poprzedni rząd później odszedł od owej koncepcji. Jest tu zapisane wprost, że nie zamierza prywatyzować, jednak proponuje przesunięcie aktywów do nowej spółki. Oczywiście kontynuowanie owego projektu jest przez nas nieakceptowane. Na tym etapie chciałbym zakończyć procedowanie koncepcji związanej z koncentracją i rozwojem branży przewozów promowych, opartej o dotychczasową analizę i dotychczasowy projekt Ministerstwa Skarbu Państwu. Jak już powiedziałem, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie zrobi niczego, co nie będzie zaakceptowane i przede wszystkim przygotowane przez poszczególne zarządy, ale też co również nie uzyska zgody społecznej w poszczególnych spółkach. Tylko w tym wypadku będziemy chcieli i mogli kontynuować i wspierać rozwój Polskiej Grupy Promowej.

Po analizie materiałów, w tym wyników finansowych, nie wiem, czy akurat dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej łączenie, tworzenie wspólnej spółki byłoby intratne, dlatego że w obszarze przedsiębiorstwa państwowego Polska Żegluga Morska niestety nie dzieje się dobrze. Kontynuując dotychczasową koncepcję moglibyśmy doprowadzić po prostu do upadku Polskiej Żeglugi Morskiej.

Na tym etapie chciałbym zakończyć moje wystąpienie i właściwie przekazać głos reprezentantom przedsiębiorstw, żeby z jednej strony naszkicowali koncepcję utworzenia Polskiej Grupy Promowej. Z drugiej strony chciałbym dzisiaj zadeklarować stworzenie zespołu. Tworzenie cały czas nowych zespołów źle się kojarzy, ale w tym wypadku jest to konieczne w celu ewentualnych dalszych prac w obszarze utworzenia Polskiej Grupy Promowej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. W tej chwili jest czas na zabieranie głosu przez gości. Bardzo proszę. Który z panów chciałby zabrać głos? Temat dotyczy państwa. W związku z tym jeżeli mamy pisać ustawę, projekt, bardzo proszę o państwa wypowiedzi, dlatego że bez państwa, co zawsze powtarzam gościom, jest to niemożliwe. Który z panów? Według kolejności. Zaczniemy od końca. Panie kapitanie, bardzo proszę się przedstawić.

Dyrektor Unity Line Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce Jarosław Kotarski:

Dzień dobry państwu. Jarosław Kotarski. Reprezentuję firmę Unity Line. Jestem dyrektorem oddziału w Polsce. Witam wszystkich serdecznie.

Wspólnie z kolegami z Kołobrzegu przedstawiliśmy raport dotyczący utworzenia Polskiej Grupy Promowej. Raport ten wynika i jest konsekwencją analizy rynku promowego na przestrzeni ostatnich lat. Praktycznie od dwudziestu lat korytarz wschodni ze Świnoujścia do Szwecji jest bardzo atrakcyjny. W przewozach cargo z roku na rok odnotowujemy wzrost. Na przestrzeni ostatnich lat liczba promów, które operowały ze Świnoujścia, wzrosła z czterech do jedenastu w dniu dzisiejszym. Rynek obejmuje 400 tys. samochodów ciężarowych rocznie oraz około 500 tys. pasażerów. Widzimy potrzebę przyszłych inwestycji, wymiany tonażu, dlatego że tonaż promowy na Bałtyku powoli się starzeje, średnia wieku wynosi blisko dwadzieścia lat. Na przestrzeni następnych dziesięciu lat będzie istniała potrzeba wymiany promów. Będzie potrzeba wymiany promów na promy większe od obecnie eksploatowanych, pozwalające jednorazowo przewozić dwa razy więcej ładunków.

Doszliśmy do takiego wniosku, dlatego że dzisiaj przy jedenastu odejściach dziennie ze Świnoujścia wprowadzanie dodatkowych promów po prostu nie byłoby efektywne. Nie zdążylibyśmy nagromadzić tyle ładunków, samochodów na placach, żeby co godzinę je transportować. W związku z tym przerwy pomiędzy odejściami powinny zostać mniej więcej takie same, powinniśmy natomiast zwiększyć jednorazowe możliwości przewozowe. W tej chwili obu armatorów w obecnej sytuacji rynkowej nie stać na zbudowanie, finansowanie promów. W związku z tym koncepcja grupy promowej pozwala na dołączenie jakiegoś podmiotu – nie wiem, czy byłaby to spółka inwestycyjna, na tym etapie za wcześnie o tym mówić – który pozwoliłby nam działać tak jak do tej pory, a więc działać na rynku niezależnie przy zachowaniu swojej autonomii. Z drugiej strony pozwoliłoby to poszczególnym armatorom w uzgodniony sposób wprowadzać kolejne promy do eksploatacji. Może to na tyle. W razie potrzeby służę odpowiedziami na zadane pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dzień dobry państwu. Dzień dobry pani przewodnicząca. Panie ministrze, panowie posłowie!

Jacek Dubiński. Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Starszy mechanik w Grupie Polska Żegluga Morska.

Chciałbym powiedzieć kilka słów na omawiany temat. Patrząc z perspektywy historycznej powstanie grupy promowej stanowiło – między innymi w ramach Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, który funkcjonował i mam nadzieję, że będzie funkcjonował w dalszym ciągu – przeciwdziałanie przeciwko przejęciu przewozów promowych na Bałtyku przez Grupę Grimaldi, gdyż Finnlines, który zgłosił się do poprzedniej prywatyzacji, reprezentował Grupę Grimaldi, czyli armatora, który ma większość na Morzu Śródziemnym. Przejąłby on wtedy przewozy na Bałtyku, bo było go stać na dywersyfikację dochodów, zmianę cen i nie zawsze uczciwą walkę z polskimi armatorami. Przeciwdziałaniu przejęciu miały służyć, po pierwsze, nasze protesty jako strony społecznej, po drugie, konsolidacja armatorów w postaci przedsięwzięcia pod nazwą Polska Grupa Promowa. Z tym że, jak mówił już pan Kotarski, jest tutaj kwestia finansowa.

Mam bardzo pragmatyczną uwagę, która przewija się przez ostatnie dwa lata. Pan minister raczył być na pierwszym posiedzeniu Rady Dialogu Społecznego w województ-

twie zachodniopomorskim. Teraz odbyło się spotkanie Prezydium Rady Dialogu Społecznego. Otóż jest kwestia, która pośrednio dotyczy żeglugi promowej, ale generalnie jest istotna dla tegoż biznesu. Chodzi o to, że wszystkie plany dotyczące komunikacji, dróg, kolejnictwa i żeglugi śródlądowej, które w tej chwili funkcjonują, są to plany opracowane przez poprzedni gabinet. Dla województwa zachodniopomorskiego są one bardzo niekorzystne. Rozwój żeglugi promowej jest przez to hamowany. Państwo posłowie, panie ministrze, jeżeli odcinek pomiędzy Goleniowem a parkiem narodowym w okolicach Międzyzdrojów w okresie letnim trzeba pokonywać przez cztery godziny, to jakim cudem możemy wywieźć narastające ładunki ze Świnoujścia? Podobnie jest z zakończeniem tej właśnie trasy i połączeniem jej z Czechami. W dalszym ciągu jest to trasa rezerwowa.

Dlatego kolega Jurek, szef Rady Dialogu Społecznego, szef regionu „Solidarności" na następnym spotkaniu Rady Dialogu Społecznego ma podnieść kwestię intencji obecnego rządu odnośnie do rozwoju. Jeżeli nie zrobimy dróg, to rozwój przedsięwzięcia pod nazwą Polska Grupa Promowa, w ogóle rozwój żeglugi promowej, staje pod znakiem zapytania. W niedalekim porcie Rostock Niemcy mają bezpośrednie połączenie z Ringiem. Mogą to połączyć w tym samym kierunku. Pomimo, że teoretycznie jest jedna Unia, jest to nasza konkurencja. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Który z panów chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Piotr Redmerski:

Piotr Redmerski. Polska Żegluga Bałtycka.

Szanowni państwo, chciałbym podkreślić, że sytuacja na rynku na dzień dzisiejszy jest bardzo dobra. Myślę o przewozach, które są ze Świnoujścia do Trelleborga i Ystad. Od lat co roku sukcesywnie są notowane wzrosty przewozów. Spółki, które zajmują się przewozem, mają dobrą sytuację finansową. Są też w stanie zorganizować finansowanie na zakup promów, ale niesamodzielnie. Tutaj nieodzowna jest pomoc. Przez wiele lat były bardzo wysokie ceny ropy. Moim zdaniem mamy około trzy lata, żeby wspólnie z kolegami – już to zaczęliśmy – doprowadzić do tego, żeby znaleźć finansowanie na budowę promów. W przeciągu dziesięciu lat trzeba będzie wymienić od sześciu do ośmiu promów. Bez tego za dziesięć lat rynek sam wypełni lukę, tylko że nie będzie to ani Polska Żegluga Bałtycka, ani Polska Żegluga Morska, tylko ktoś inny. Nie wolno do tego dopuścić.

Ze swej strony nie jesteśmy do tego biernie nastawieni. Zaczęliśmy już rozmowy, w związku z czym wiemy, ile promów trzeba, jakie mają mieć parametry. To już jest określone. Sytuacja finansowa, znalezienie finansowania nie jest aż takim karkołomnym zadaniem. Myślę, że jest to rozsądne. Pozostaje pytanie, kto, kiedy i za ile wybuduje promy. Jest to główne pytanie, na które na dzień dzisiejszy nie mamy odpowiedzi. Rozmawiając wspólnie przy pomocy niewielkich funduszy rządowych, które są do tego przeznaczone, które mają pieniądze i którym łatwo możemy wykazać stopę zwrotu, możemy... Nie potrzebujemy pomocy. Na dzień dzisiejszy potrzebujemy wkładu własnego, który pozwoliłby nam odbudować promy. Jesteśmy w stanie wykazać, że promy, które będą wybudowane, będą miały stopę zwrotu, żeby była to działalność komercyjna, a nie jakaś pomocnicza. Pozostaje tylko problem, w związku z którym potrzebujemy pomocy, a mianowicie kto, kiedy i za ile wybuduje promy, gdyż to jest clou całego przedsięwzięcia.

Podsumowując sytuacja branży jest naprawdę bardzo dobra, przynajmniej w zakresie przewozów na Bałtyku. Nie będę mówił o liniach dalekomorskich. Z drugiej strony są firmy finansowe, z którymi rozmawialiśmy o tym, jak widzą stopy zwrotu. Są one zainteresowane tym, żeby wziąć udział w omawianym projekcie. Pozostaje tylko pytanie, jeszcze raz powtarzam, kto, kiedy i za ile. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Za chwileczkę. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Paweł Kowalski. Przewodniczący „Solidarności" przy Polskiej Żegludze Morskiej, członek rady pracowniczej.

Szanowni państwo, miejmy nadzieję, że coś zaczyna się dziać w gospodarce morskiej. Bardzo się cieszymy, że jest wreszcie minister do spraw żeglugi, z którym możemy się spotykać i rozmawiać o tych sprawach jako przedsiębiorstwa armatorskie. Jest konkretnie z kim. Mamy między innymi opracowany wspólnie raport, który otrzymał pan minister, jak również pani przewodnicząca. Dotyczy on całości uregulowań w zakresie żeglugi. W dniu dzisiejszym mówimy o żegludze promowej. Jak państwo pamiętacie, przez kilka lat toczyła się wojna wobec Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w sprawie sprzedaży, kiedy wszystko było już uzgodnione. Były wspólne działania naszej strony, związków zawodowych, dyrekcji, zarządu Unity Line. Nie można było dopuścić do tego, żeby obcy armator przejął Polską Żeglugę Bałtycką. Batalia ta okazała się korzystna i dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, i dla nas, dla Unity Line, dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Armator Grimaldi został odprawiony, ale co w zamian?

Miały powstać Polskie Inwestycje Rozwojowe. Początek, z jakim spotkaliśmy się i w Ministerstwie Skarbu Państwa, i na forum Komisji, był dobry. Założenia były takie, że dwa przedsiębiorstwa, Unity Line i Polska Żegluga Bałtycka będą się rozliczały finansowo odrębnie, miało być tylko porozumienie dotyczące wspólnej działalności dwóch armatorów. Jak mówię, początek był dobry, tylko że później okazało się, że w czerwcu ubiegłego roku prezesi zostali zmuszeni do podpisania dealu. Początkowo miał być większościowy udział majątku dwóch spółek. W spółce, która miała powstać, Skarb Państwa nie miał mieć większości udziałów. Niestety później powołano Polskie Inwestycje Rozwojowe i dostaliśmy do podpisania dokument określający, że mają one 51% udziałów w naszym majątku. Tyle miały przejąć z majątku Unity Line, Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Było to nie do przyjęcia, podobnie jak założenie, że pierwszy zarząd oraz radę nadzorczą spółki powołuje większościowy udziałowiec, czyli Polskie Inwestycje Rozwojowe, a więc spółka Skarbu Państwa. Było to dla nas po prostu nie do przyjęcia, żeby na naszym majątku powstało jakieś obce ciało, które niby miało mieć pieniądze i inwestować w budowę promów. Całe szczęście, dzięki naszym działaniom, działaniom związków, strony społecznej, rady pracowniczej Polskiej Żeglugi Morskiej nie doszło do utworzenia podobnej spółki. Jak mówię, cały czas Bóg nad nami czuwa.

Co teraz w zamian? Mamy opracowany program. Myślę, panie ministrze, że trzeba iść w tym kierunku, o którym pan powiedział. Są pierwsze działania. Przede wszystkim opiera się to na tym, co odczytam za chwilę. Przede wszystkim skąd pieniądze? W poniedziałek w Szczecinie była prezentowana ustawa stoczniowa. Wśród założeń znalazło się takie, że pieniądze mają przyjść od inwestorów, od armatorów. Zobaczymy. Jeżeli program powstanie, to będzie nie na dzisiaj tylko na dwa, trzy, cztery lata. Dotyczy to również promów. Chciałbym powiedzieć jedno. Zanim program wejdzie... Wierzymy, że dojdzie do tego, ponieważ nie ma innego wyjścia, żeby przeciwstawić się niemieckiemu armatorowi TT-Line, który już operuje dwoma promami, chociaż w pierwszych, nieoficjalnych rozmowach miał być jeden, a już są dwa i trzeci w zanadrzu, który też chciał wchodzić. Cały czas oczekuje, żeby wejść jako konkurent na naszą linię, na której stosuje dumpingowe ceny. Przepraszam, ktoś powie o konkurencyjności, ale między innymi porozumienie pomiędzy Unity Line i Polską Żeglugą Bałtycką jest po to, żeby przeciwstawić się działaniom konkurencyjnego dla nas, obcego armatora, szkodnika, który, jak mówię, stosuje niższe, dumpingowe ceny i tworzy konkurencję. Na podstawie tych działań, które są, wierzymy, że wreszcie to ruszy.

Może odczytam państwu wspólny raport Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, z naszej strony opracowany przez „Solidarność" i związek marynarzy, z tamtej strony przez takie same organizacje plus radę pracowniczą i dwa zarządy. Raport o działaniach w przyszłości, o budowaniu promów dla dwóch armatorów został opracowany przez nas wspólnie, przed dwa przedsiębiorstwa. Pani przewodnicząca, może odczytam dziewięć założeń, żeby państwo je usłyszeli: „ W świetle powyższych rozważań

powstał szereg wątpliwości i zagadnień, które wymagają odpowiedzi i wyjaśnienia, aby umożliwić armatorom podjęcie dalszych prac”. Włączamy w to również program pana premiera Morawieckiego. Na str. 23 jest hasło „Batory”. Dotyczy to budowy promów, powołania spółki, konsorcjum. Na bazie tego stworzyliśmy nasze opracowanie, które zawiera co następuje:

„- kiedy powstanie polski podmiot konsorcjum stoczniowe, zdolne do przeprowadzenia całego procesu budowy nowych jednostek,

– kto faktycznie będzie wykonywał prace konstrukcyjne,

– kiedy powstanie fundusz rozwoju, który miałby za zadanie zorganizowanie finansowania procesu budowy promów,

– kto miałby zostać zamawiającym nowe promy,

– kto będzie finansował proces budowy i w jakim stopniu,

– kto zabezpieczy ryzyko finansowe procesu budowy w imieniu stoczni na rzecz zamawiającego,

– kto miałby zostać właścicielem nowo wybudowanych promów, a kto miałby prowadzić ich eksploatację,

– kiedy pierwszy prom miałby wejść do eksploatacji,

– jaki byłby harmonogram odbioru kolejnych jednostek,

– czy przewidziane zmiany legislacyjne oraz systemowe stworzą rzeczywiście konkurencyjne warunki umożliwiające podnoszenie polskiej bandery na nowo wybudowanych promach”. Polska bandera na promie jest bardzo ważna dla nas, dla polskiej gospodarki, dla państwa polskiego. Ostatni dziewiąty punkt dotyczy tego, czy polscy marynarze otrzymają gwarancje zatrudnienia na nowo wybudowanych promach, ponieważ nigdy nie wiadomo. Myślę, że państwo posłowie też się z tym zapoznają. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Dostaliśmy raport, ale nie wiem, jaką liczbą pan dysponował. Chciałabym, żeby posłowie go otrzymali. Jeżeli nie ma pan więcej egzemplarzy, proszę o przesłanie w formie maila, ponieważ jest nam to potrzebne.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Mam jeszcze jeden w rezerwie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może nam pan przesłać elektronicznie?

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Oczywiście, że tak.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, dlatego że chciałabym udostępnić posłom.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Prześlemy w formie elektronicznej wszystkim posłom z Komisji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. Pan Jarosław Kotarski chciał zabrać głos. Bardzo proszę.

Dyrektor Unity Line Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce Jarosław Kotarski:

W uzupełnieniu wypowiedzi kolegi chciałbym podkreślić jeszcze jedną rzecz. Jeżeli mówimy o Polskiej Grupie Promowej, dla bezpieczeństwa przyszłych inwestycji, dla bezpieczeństwa Polskiej Grupy Promowej należałoby rozważać uczestnictwo terminali promowych w całym tym przedsięwzięciu. To nie jest coś, co jest odosobnione, ponieważ Grupa Grimaldi jest w posiadaniu pięciu terminali, Stena, z tego co wiem, jest w posia-

daniu bodajże trzech terminali. My też powinniśmy brać pod uwagę uczestnictwo w Polskiej Grupie Promowej terminali promowych w Polsce. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Czy któryś z gości chciałby się jeszcze wypowiedzieć? Bardzo proszę.

Doradca Nowoczesnej Rafał Zahorski:

Rafał Zahorski.

Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, panie ministrze, panowie posłowie!

Chciałbym powiedzieć, że wielokrotnie proponowałem, żeby włączyć do prac Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej sprawy S3, C-E59, E59, dróg krajowych. Bardzo dobrze, że jest już tutaj Odra. Podstawą istnienia Polskiej Grupy Promowej, w ogóle podstawą istnienia promów jest ładunek. Po to, żeby ładunek mógł swobodnie dopłynąć do portu, do Świnoujścia, bezwzględnie potrzebna jest droga S3. Widziałem statystyki Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, które dobitnie pokazują, że każdy oddany odcinek S3 automatycznie powoduje zwiększenie obrotów na bazie promowej w porcie Świnoujście. Istnienie oddzielnie sprawy S3, C-E59, E59 poza Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, poza tą Komisją spowoduje to, że nie będzie kontroli. Myślę, że pan minister na pewno ma takie moce, żeby, nie powiem brzydko, nacisnąć, ale wraz z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa stworzyć czasowy program dokończenia S3 i C-E59. W momencie kiedy taki program będzie stworzony, kiedy będą znane kolejne daty zakończenia następnych etapów, kiedy będziemy wiedzieli, kiedy połączenia te będą gotowe, automatycznie będzie to powodowało napędzanie ładunków.

Powiem jeszcze jedną rzecz. Jeżeli faktycznie będą dokończone wszystkie dojazdy do portów od strony przedpola, wydaje mi się, że znalezienie funduszy rozwojowych dla Polskiej Grupy Promowej nie będzie problemem, ponieważ będzie potencjalny rynek, potencjalny biznesplan. Z perspektywy ładunku podstawową rzeczą jest ułatwienie dojazdu do portu. W sezonie letnim czas dojazdu samochodem osobowym ze Szczecina do Świnoujścia sięga ośmiu godzin. Dla samochodów ciężarowych czasami jest to nawet dwanaście godzin. Przewoźnicy, którzy jeżdżą na promy do Świnoujścia – mówię o samochodach ciężarowych – kalkulują, że minimalny czas przejazdu pomiędzy Szczecinem a Świnoujściem wynosi pięć godzin. Cena przejazdu następnie jest wkalkulowana w cenę łączną, w której zawarta jest również cena promu. Chodzi o to, żeby połączenie z południa Europy do Skandynawii było opłacalne, a szybki przejazd trasami S3 i C-E59 spowoduje większą atrakcyjność finansową połączenia.

Powiem państwu jeszcze jedną ciekawostkę. Średni czas przejazdu wagonu kolejowego po trasie kolejowej C-E59 przy jej obecnym stanie wynosi dwadzieścia kilometrów na godzinę. Po stronie niemieckiej jest to osiemdziesiąt kilometrów na godzinę. Oczywiście mówimy o pociągach towarowych. Jeżeli chodzi o samochody ciężarowe, na niektórych odcinkach jest dobrze, na niektórych odcinkach wciąż jest to około czterdziestu, pięćdziesięciu kilometrów na godzinę w porównaniu z prędkością prawie dziewięćdziesięciu kilometrów na godzinę w Niemczech, czyli tyle ile maksymalnie mogą jechać samochody ciężarowe.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Jeżeli można, uzupełnię.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chwileczkę. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Chciałbym uzupełnić, że jest to pięknie wyrysowane wśród zagrożeń dotyczących infrastruktury transportowej dla linii zachodniej. Jest odcinek czterdziestu kilometrów, jak

również odcinek, który zaczyna się od Polkowic dalej na dół do Zgorzelca. Zagrożenie, które występuje, jest tutaj ładnie opracowane. Zapoznacie się z tym państwo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chwileczkę. Proszę podnieść rękę, ponieważ wtedy jest mi łatwiej. Najpierw chciałabym prosić gości. Po to zaprosiliśmy gości, żeby zabrali głos w sprawie dotyczącej ich projektów. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Chciałbym krótko uzupełnić. W poprzedniej kadencji Sejmu był utworzony zespół, nazywam go, do spraw rewitalizacji Pomorza Zachodniego. W trakcie jednego z posiedzeń szefowie portów, którzy brali w nim udział, prosili, zwracali się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, żeby chociaż pokazała plany odnośnie do S3, żeby na swój koszt mogli zrobić dojazdy. Do chwili obecnej nie mają planów i nie mogą zrobić dojazdów. Po prostu porty zrobiłyby drogi dojazdowe. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, proponuję, żeby najpierw odpowiedzieć na pytania i zastrzeżenia gości. Potem jeżeli panowie posłowie się zgodzą, przejdziemy do pytań z naszej, parlamentarnej strony. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Nie było postawionych za wiele pytań. Jeżeli chodzi o infrastrukturę, jak już zostało wielokrotnie potwierdzone, S3 jest priorytetem w zakresie rozwoju Polski Zachodniej. Jak już wielokrotnie było mówione, trasa ta jest przewidziana w najbliższym czasie do realizacji łącznie z Polkowicami oraz Świnoujściem. Chodzi o realizację drogi S3 ze Szczecina do Świnoujścia.

Proszę państwa, pojawia się jeden zasadniczy problem, który chciałbym, żebyśmy dzisiaj przedyskutowali, chociaż, wiem, że odpowiedź w tym zakresie dzisiaj się nie pojawi. Jest ona natomiast zasadnicza co do dalszego kierunku procedowania z naszej strony. Chodzi o całą koncepcję i kształt Polskiej Grupy Promowej. O tym chcielibyśmy dzisiaj rozmawiać. Oczywiście z jednej strony mamy problem rozwoju żeglugi bałtyckiej jako takiej, żeglugi promowej. Problemy, które pojawiają się w tym obszarze, są ogólnie znane, priorytetowe. Z drugiej strony jest to, co leży w państwa gestii, w gestii poszczególnych spółek. Tutaj chciałbym, żeby powstało stanowisko zarządów poszczególnych przedsiębiorstw, Polskiej Żeglugi Morskiej i Unity Line, w jakim kształcie faktycznie widzą funkcjonowanie Polskiej Grupy Promowej, na ile własnościowo można skonstruować rozwiązania, które będą akceptowalne przez poszczególne spółki, a z drugiej strony na ile mogłyby one pozostać autonomicznymi przedsiębiorstwami.

Jest sprawą oczywistą, że powstanie centrum zakupów wspólnych czy chociażby ujednolicenie, zunifikowanie całego procesu szeroko nazwanego marketingu, jeżeli chodzi o pozyskanie i realizację usługi samego przewozu – mówię tutaj o kwestii ujednolicenia biletów, itp. – są to rzeczy, które nie podlegają dyskusjom. Myślę, że w tym zakresie przygotujemy dla spółek pewne propozycje. Natomiast z drugiej strony chciałbym dzisiaj usłyszeć, oczywiście w najbezpieczniejszej i najogólniejszej formie, jak dalece zarządy są przygotowane na to, żeby realizować koncepcję powstania Polskiej Grupy Promowej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Teraz panowie posłowie zabiorą głos. Potem wrócimy do naszych gości. Bardzo proszę, pan poseł Misiło. Pan poseł zgłaszał się wcześniej. Przepraszam, ale pan poseł się spóźnił. Oczywiście. Usprawiedliwiałam pana w ten sposób. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie ministrze, pani przewodnicząca, szanowni goście!

O ile w przypadku ustawy stoczniowej nasze myślenie chyba trochę się różni, o tyle jeżeli chodzi o Polską Grupę Promową, mam wrażenie, że myślimy dokładnie tak samo. Uważam, że absolutnie dobrze, że nie zafunkcjonował sposób procedowania, który był

przygotowany na ostatnią chwilę przez Platformę Obywatelską. Na kilka miesięcy przed wyborami czynienie tak poważnego przedsięwzięcia w tak niesprecyzowanym kształcie byłoby bardzo niebezpieczne. O ile nie mam cienia wątpliwości, że Polska Grupa Promowa powinna powstać, powinna połączyć obie duże spółki, o tyle nie jestem już przekonany, czy jakakolwiek forma prywatyzacji w najbliższej przyszłości powinna mieć miejsce, chyba że sprzedaż jakiegoś mniejszościowego pakietu akcji przez Giełdę Papierów Wartościowych. To jestem w stanie sobie wyobrazić. To tyle tytułem wstępu.

Szanowni państwo, kiedy mówi pan o zagrożeniu ze strony TT-Line, odpowiadam tak. Niech to nie będzie zagrożenie. Myślmy tak, żeby spółkę tę po prostu kupić za lat siedem, osiem, dziesięć. Takie powinno być myślenie strategiczne o dużym przedsiębiorstwie, które ma działać w basenie Morza Bałtyckiego. Proszę się nie bać śmiałych pomysłów, tym bardziej że to nie jest takie trudne, jak się państwu wydaje. Oczywiście wcześniej należałoby kupić promy należące do armatora Euroafrica, żeby wyeliminować konkurencję, żebyście państwo spokojnie mogli osiągnąć synergię.

Myślę też, panie ministrze, że powołanie Polskiej Grupy Promowej sprawi, że finansowanie promów, które państwo niewątpliwie muszą wyremontować, a później wybudować nowe, będzie o niebo łatwiejsze. Można to połączyć z planami pana ministra dotyczącymi rewitalizacji bądź odbudowy przemysłu stoczniowego. Niewątpliwie dużemu podmiotowi łatwiej będzie zamawiać promy z jakąś gwarancją finansową państwa lub funduszu państwowego, który miałby uczestniczyć w prywatyzacji albo, może nazwijmy to, w połączeniu.

Jak rozumiem, jest też bardzo dobra obiektywna strona, ponieważ rynek od kilkunastu lat rośnie średnio o 5% rocznie. Myślę, że po połączeniu i po przejęciu armatora Euroafrica mogłoby to być jeszcze więcej. Mamy tu więc sytuację zgoła inną od sytuacji przemysłu stoczniowego. Jest to po prostu dobrze rozwijający się w tej części Europy i bardzo rentowny biznes.

Chciałbym, żeby jeszcze dać możliwość rozmowy, ponieważ jest ona dla mnie bardzo ciekawa. Chciałbym zatem zaproponować, pani przewodnicząca, żebyśmy powołali w naszej Komisji podkomisję do spraw Polskiej Grupy Promowej, małą, mobilną podkomisję, w ramach której będziemy mogli wypracować wspólnie ze wszystkimi interesariuszami optymalny model utworzenia Polskiej Grupy Promowej.

Korzystając z okazji, że są, chciałbym zapytać panów prezesów, czy wyobrażają sobie, że będzie to jedna grupa promowa. Czy mój sposób myślenia o mocnej akwizycji, oczywiście w perspektywie strategicznej – tak jak mówiłem, Euroafrica w perspektywie średniookresowej, TT-Line w perspektywie długookresowej – jest rozsądny z państwa punktu widzenia? Czy ma to racjonalne ujęcie w kontekście jednak przedsiębiorstwa państwowego? Czy pomysł częściowej prywatyzacji przez Giełdę Papierów Wartościowych bądź przez giełdę w Londynie jest jakimś pomysłem strategicznym? Czy raczej panowie myślą, że wypuszczenie na giełdę np. 33% akcji dużego przewoźnika promowego jest trudne, chociaż z mojego punktu widzenia, z biznesowego punktu widzenia jest to dosyć prosta operacja, która przy rosnącym rynku nie nastręcza jakiegoś wielkiego kłopotu?

Oczywiście infrastruktura, o której mówił mój kolega Rafał Zahorski jest warunkiem sine qua nom dla rozwoju. Rozumiem, że w ramach podkomisji moglibyśmy spróbować bardzo precyzyjnie narysować linię czasową, jak mogłoby to wyglądać, żeby Polska Grupa Promowa i S3 było to wspólne działanie, dlatego że bez tego nie zbudujemy tej skali, o której w kontekście promowym zapewne panowie myślą. Mam więc formalny wniosek, pani przewodnicząca. Czy jesteśmy w stanie stworzyć podkomisję, oczywiście o ile jest wola wszystkich stron, żeby budować Polską Grupę Promową? Jeżeli nie ma, rozumiem, że podkomisja będzie absolutnie bezprzedmiotowa. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Nitras.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Pani przewodnicząca, całkowicie akceptuję i zgadzam się z tym, że najciekawszymi wypowiedziami są wypowiedzi naszych gości. Tak naprawdę

często rozmawiamy z ludźmi o ich miejscach pracy, przedsiębiorstwach, branży, w której funkcjonują.

Przepraszam za moje spóźnienie, ale w imieniu Platformy Obywatelskiej uczestniczyłem w debacie dotyczącej stanowiska rządu w sprawie oceny wydanej przez Komisję Wenecką. Było to ważne. Przepraszam za spóźnienie. Debata niestety jeszcze trwa.

Zgadzam się z tym, pani przewodnicząca, że w pierwszej kolejności udziela pani głosu wszystkim naszym gościom, szczególnie jeżeli są to goście, których mam przyjemność znać osobiście i których szanuję. Mam jednak prośbę, żebyśmy – z całym szacunkiem – przed posłami nie udzielali głosu w charakterze gości ekspertom posłów, ponieważ pan Paweł, który zawsze jest z nami, jest ekspertem pana posła Misiło. Wydaje mi się, że nie powinien wypowiadać się przed nami. To taka drobna uwaga.

Ad rem. Szanowni państwo, pozwolę sobie nie zgodzić się z panem posłem Misiło, z kilkoma tezami, które tutaj wypowiedział. Myślę, że wynika to trochę z braku doświadczenia parlamentarnego. Podkomisja w kilkunastoosobowej komisji to coś niespotykanego. Nie będziemy we dwóch rozmawiać o problemie, który interesuje kilkanaście osób. Wydaje mi się, że jest to pomysł nietrafiony. Tak mi się wydaje.

Politycy nie mojej, tylko innych formacji bardzo często mówią o srebrach rodowych, dorobku, majątku, który posiadamy. Niewątpliwie firmy z branży promowej wbrew temu, co niektórzy mówili jeszcze nie tak dawno, jest to dobro. Jest to coś, wobec czego państwo ma obowiązek. Może nimi zarządzać, stwarzać im dobre warunki i dbać o ich rozwój, ponieważ jest to branża, która sama się obroniła. Jako polityk Platformy Obywatelskiej z tego miejsca chciałbym podziękować szczególnie Polskiej Żegludze Morskiej, kadrze zarządzającej Polską Żeglugą Morską, że przez bardzo trudne dwadzieścia sześć lat udało się jej zachować masę, pewien potencjał, rynek, ponieważ w końcu to jest najważniejsze, czasami wbrew polityce państwa. Mam świadomość pewnej ceny, jaką jest utrata realnej kontroli nadzorczej państwa nad firmą, ale na końcu liczy się efekt, a efekt został osiągnięty. Jako poseł na Sejm chciałbym państwu za to podziękować.

Do rzeczy, jeżeli chodzi o moje uwagi. Panie ministrze, kampania wyborcza minęła. Naprawdę panu kibicuję. Chciałbym namawiać pana do tego, żeby nie odrzucał pan planu, który w dniu 1 października ubiegłego roku przyjął poprzedni rząd, planu rozwoju branży. Słucham pana uważnie. Jeżeli z pana punktu widzenia projekt ten ma jakąś wadę, to tylko jedną, a mianowicie autora. Wydaje mi się, że to zbyt mało, żeby lekceważyć pewien dorobek poprzedniego rządu, dlatego że plan ten niczego nie przesądza, ale w systematyczny sposób określa rzeczy, które rząd polski, spółki, podmioty działające w branży, banki, instytucje kontrolowane przez państwo, takie jak między innymi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad muszą zrobić w określonych terminach. Eksperta Nowoczesnej namawiam, żeby zapoznał się z planem, ponieważ przychodzi na posiedzenie Komisji i mówi, że ma być zrobione S3. W planie jest mowa o S3, w planie jest mowa o połączeniach kolejowych, w planie jest mowa nawet o realizacji mostu w Podjuchach, który z tej perspektywy też ma znaczenie. W planie jest mowa o wsparciu inwestycyjnym, w planie jest mowa o budowie nowych promów. Uważam, że pan minister ma pełne prawo do „w planie” czynienia korekt. Ale nie odrzucajcie go, ponieważ jest to pewien dorobek. Ulepszajcie go, ale nie zaczynajcie drogi od początku, ponieważ do pewnych rozwiązań będziecie niepotrzebnie dochodzić ponownie i tylko będziemy marnować czas.

Panie ministrze, rzeczywiście korzystamy z czasów wyjątkowej koniunktury. Wiele wskazuje na to, że przez najbliższych przynajmniej kilka lat dobra koniunktura będzie trwała, że będzie dynamiczny wzrost. Nie możemy jednak mieć pewności, że koniunktura z jakichś powodów, różnych, np. z powodu nowych połączeń komunikacyjnych, w tym mostowych, nowych szlaków, budowy nowych portów, planów, które wspiera rząd, budowy nowego korytarza transportowego kończącego się w Kłajpedzie, nie zmieni się. Nie możemy nie wykorzystać czasu koniunktury. Nie możemy. Nie możemy postawić się w sytuacji górnictwa, które zmarnowało czas koniunktury i dzisiaj stoi na granicy upadłości. Nie lekceważyłbym konkurentów. Jeżeli Stena potrafi mieć 40% przewozów pasażerskich, jest to poważny konkurent. Mając w portfelu większość w każdej dziedzi-

nie przewozów, nie wykorzystujemy przewagi wynikającej z większości. Dlaczego? Przez brak skoordynowanych działań.

Panie ministrze, chciałbym pana prosić, żeby odegrał pan bardziej aktywną rolę. Przyjmując plan przed wyborami byliśmy świadomi, że nie jesteśmy w stanie zaproponować sposobu konsolidacji. Na kilka miesięcy czy na pół roku przed wyborami był to zbyt drażliwy temat, który opozycja na pewno wykorzystałaby do wszczęcia jakiegoś fermentu. Dzisiaj jest na to czas, jest spokój. Nie może się pan jedynie ograniczyć do stwierdzenia, że oczekuje pan ze strony podmiotów jakichś propozycji. Pan jest właścicielem, reprezentuje pan właściciela, jakim jest Skarb Państwa. Musi pan odegrać aktywniejszą rolę. Odpowiada pan za to również przed Sejmem. Musimy wspólnie wypracować koncepcję konsolidacji, ponieważ jest ona niezbędna. Jeżeli w ciągu dwóch, trzech lat nie dojdzie do konsolidacji, wszyscy zapłacimy za to cenę. W pierwszej kolejności zapłacą podmioty. Jestem przekonany, że na pewno zarządzający, ale związki zawodowe pewnie też mają tego świadomość.

Na tym etapie nie da się kupić TT-Line. Możemy, ale panie pośle, z całym szacunkiem, gdyby popatrzył pan na liczbę promów, tak naprawdę są oni porównywalni z Polską Żeglugą Bałtycką razem wziętą z Unity Line. Mają też dużo młodsze promy, o czym być może pan nie wie. A więc nie od razu. Na razie musimy zadbać o to, żeby skonsolidować swoje.

Panie ministrze, obaj prawie jesteśmy ze Szczecina. Panowie związkowcy szczególnie z Polskiej Żeglugi Morskiej, ale też z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, panowie zarządzający bardzo dobrze znają przykład Grupy Azoty. Co daje konsolidacja, pokazuje potencjał Grupy Azoty. Z panem Pawłem obaj jesteśmy kibicami Pogoni, spotykamy się na każdym meczu. Wiemy, jaką siłę mają dzisiaj Azoty, a jak były potencjalnie słabe, jak nie wykorzystaliśmy synergii, kiedy Puławy, Kędzierzyn-Koźle, Police czy Tarnów funkcjonowały osobno. Nie zróbmy tego błędu. Bardzo was o to proszę.

Ostatnia uwaga. Zdaje się, że pan prezes mówił o terminalu promowym. Zresztą taką opcję zakłada również program. W programie rozwoju branży promowej jest zapis o terminalu. W swoim imieniu, ale mam nadzieję, że też w imieniu Platformy Obywatelskiej, chciałbym powiedzieć, że jeżeli będziecie państwo konsolidować, to uważam, że jeżeli jest to zgodne z prawem europejskim, a wiele wskazuje na to, że jest to zgodne z prawem europejskim, terminal również powinien być skonsolidowany z grupą. Jeżeli pozwala na to prawo europejskie, to wzmocni to grupę kosztem konkurencji. Znam opinie, zgodnie z którymi terminal może być włączony do grupy.

Panie ministrze, jestem głęboko przekonany, że w ciągu kilku miesięcy przedstawi nam pan własny program, może autorski, a może na bazie istniejącego. Przypomnę, że nikt nie unieważnił programu rządowego. Przyjęła go Rada Ministrów państwa polskiego. Żaden trybunał go nie uchylił. Decyzji trybunału nikt nie zakwestionował. Albo w ciągu kilku miesięcy przedstawi nam pan własny program zawierający terminy, albo na bazie istniejącego dokona pan jakiejś korekty. Uważam, że mamy może sześć miesięcy na to, żeby przyjąć harmonogram działań w tej materii. Nie możemy stracić więcej czasu. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Chciałabym powiedzieć, panie pośle, że szkoda, iż nie było pana, kiedy wypowiadali się goście, ponieważ nawiązywali też do tego, czego w państwa programie nie było albo co było niedobre, czego nie należało realizować. Fajnie, że pan się wypowiedział, ale mam nadzieję, że goście odpowiedzą na pana pytania. To po pierwsze.

Po drugie, zgadzam się z panem, że niepotrzebna jest podkomisja, dlatego że jesteśmy małą Komisją. Tworzenie sztucznych tworów w tak małej Komisji jest niepotrzebne. Wszyscy możemy usiąść i debatować na ten temat. Jeżeli chodzi o konkretny projekt, być może będzie potrzeba szybszego przepracowania, podzielenia się pracą. Na dzień dzisiejszy nie uważam tego za zasadne.

Po trzecie, szanowni państwo, są to sprawy organizacyjne. Chciałabym – mam taką serdeczną prośbę – żeby do Prezydium Komisji zgłaszać gości, których państwo jako parlamentarzyści chcecie zapraszać, dlatego że potem okazuje się, że nie wiadomo kto wystąpił o przepustkę. Goście nie przyznają się, kto wydał im przepustkę. Muszę zwracać

się do Straży Marszałkowskiej. Raz osoby występują w imieniu organizacji, takich jak klastry morskie, po czym dowiaduję się, że nagle są wprowadzani jako doradcy Komisji, partii politycznych. Chciałabym bardzo państwa prosić, żeby nie tworzyć dwuznacznych sytuacji, a niektóre osoby z zewnątrz widzę na wszystkich posiedzeniach Komisji. Zabierają głos na każdy temat i nie wydają się to tematy specjalistyczne, a często lobbystyczne. Potem są uwagi różnych posłów, skąd, dlaczego niektórzy uczestniczą w posiedzeniach Komisji. W związku z tym proszę o uczciwe podejście wobec siebie oraz przestrzeganie regulaminu Sejmu. Proszę, żebyście państwo zgłaszali do mnie, kogo chcecie zaprosić, kto to jest, ponieważ również ustawą jesteśmy zobligowani do tego, żeby wiedzieć, kto gości w parlamencie na posiedzeniu jakiej komisji, tym bardziej, jeżeli zabiera głos. Nie chciałabym potem być posądzana o rzeczy, z którymi nie miałam nic wspólnego. Tym bardziej jest mi przykro, kiedy czasami goście nie chcą się przyznać, za czyim pozwoleniem uzyskali przepustkę i uczestniczą w posiedzeniu Komisji. Jest to następna rzecz.

Chciałabym również zwrócić uwagę, że to nie pan minister będzie sam coś pisał. My posłowie też sami nie pracujemy, tylko zasięgamy opinii ludzi, którzy są związani z branżą, z przedsiębiorstwem, którzy chcą rozwiązać problem, niezależnie od tego, czy są to sprawy pracownicze, czy sprawy firmy. Nie wyobrażam sobie, panie pośle, żeby stawiać ultimatum: „albo poprawi pan nasz program i coś tam przedstawi, a my się do tego ustosunkujemy...”. Tak to zabrzmiało. Teraz ja pozwoliłam sobie zabrać głos. Dlatego udzieliłam głosu gościom, że to ich dotyczy. Propozycja, która została przedstawiona dzisiaj właśnie przez zarządy spółek, zanim pan poseł przyszedł, a którą państwo dostaniecie drogą elektroniczną, wypływa po przeanalizowaniu sytuacji od samych przedsiębiorstw. Nie wyobrażam sobie, żebyśmy i my jako Komisja, i pan minister nie pisał tego w porozumieniu z przedsiębiorstwami, których to dotyczy. W związku z tym bardzo proszę o niestawianie tak sprawy, ponieważ wszystkim nam zależy na tym, żeby napisać dobry projekt. Mamy świadomość przestrzeni czasowej, mamy świadomość koniunktury i dekoniunktury oraz różnych meandrów, jeżeli chodzi o branżę. Nie jesteśmy tu nowicjuszami. Niemniej jednak nie wyobrażam sobie, żebyśmy pisali projekt bez firm, których to dotyczy.

Dlaczego udzieliłam głosu? Dlatego, że wczoraj na posiedzeniu Komisji, kiedy mówiliśmy o stoczniach, miałam wrażenie, że dyskusja jest bardziej polityczna niż merytoryczna. Goście ustosunkowali się w określonym zakresie, natomiast sytuacja była troszeczkę dyskomfortowa. Dlatego naprawdę polecam najpierw wysłuchać, a jeżeli nie, to zasięgnąć opinii, o czym mówią nasi goście, żeby potem nie było niepotrzebnych nieporozumień.

Kończąc bardzo proszę, żeby do pytań moich kolegów parlamentarzystów ustosunkował się pan minister. Jeżeli chodzi o państwa pytania, które są jak najbardziej uzasadnione, mimo wszystko poproszę państwa jako gości, ponieważ widziałam państwa reakcję na wypowiedzi parlamentarzystów. Ponieważ wszyscy chcemy spiąć projekt, mam serdeczną prośbę o ustosunkowanie się do tego. Potem poproszę pana ministra. Być może panowie posłowie będą mieli jeszcze jakieś uwagi. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Moje ad vocem było pierwsze. Zgłaszałem się z ad vocem do wypowiedzi pana posła. Zachowajmy kolejność.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Pani przewodnicząca, myślę, że pani przewodnicząca jest doświadczonym parlamentarzystą. Myślę, że mój staż też upoważnia mnie do tego, żeby tak się nazwać. Powiem tak. Podchodzę do pani przewodniczącej z ogromnym szacunkiem, ale wydaje mi się, że pani przewodnicząca powinna trochę oddzielić swoją rolę jako przewodniczącej od roli zwykłego członka Komisji. Wydaje mi się, że siłą autorytetu przewodniczącego nie powinna pani recenzować wypowiedzi posłów, gdyż wyraziłem swoją ocenę. Zajmuję się tym problemem od jakiegoś czasu. Wydaje mi się, że mam odpowiednią wiedzę.

Wiem, jak był tworzony poprzedni program, program obowiązujący. Był on tworzony we współpracy, bardzo ścisłej współpracy z zarządzającymi spółkami, z panem prezesem Kotarskim, z panem dyrektorem Szynkarukiem, ówczesnym prezesem Polskiej Żeglugi

Bałtyckiej. Były to długie konsultacje. Z panem prezesem Szynkarukiem rozmawialiśmy na ten temat kilka długich sobót. Tam, gdzie nie było zgody ze strony spółek, ustąpiliśmy stwierdzając, że przede wszystkim rozstrzygnięcia konsolidacyjne zostawiamy na czas po wyborach, mając świadomość sytuacji politycznej oraz braku zgody. To nie zmienia faktu, iż uważamy, że zgoda musi być jak najszybciej, musi być jakaś decyzja. Nie mam poczucia... Będę bronił dotychczasowego dorobku, nie dlatego że jest on moim dorobkiem, naszym dorobkiem, tylko dlatego że jest to dobry dorobek. Pozwoli pani – proszę tego nie recenzować – że na posiedzeniu komisji sejmowej jako poseł będę apelował do pana ministra wyrażając swoje zdanie, ponieważ jest to moje prawo.

Mam do pani jeszcze jedną prośbę. Proszę nas nie skłócać, nas osób pochodzących z województwa zachodniopomorskiego, ponieważ nie ma takiej potrzeby, ponieważ w tej sprawie nie ma sporu.

Proszę też, pani przewodnicząca, żeby jako poseł szanowała pani prawa posłów. Nasi goście są po to, żeby posłowie poznali ich opinię, ale nasi goście nie są po to, żeby recenzować opinie posłów. Pani przewodnicząca, bardzo o to proszę, ponieważ jeżeli zaproponuje pani taki scenariusz, po pierwsze, spotka się on z naszym zbiorowym sprzeciwem, a po drugie, kiedyś może to uderzyć, odwrócić się przeciwko pani. Proszę szanować posła, dlatego że jeżeli posłowie nie będą się wzajemnie szanować, to nikt nie będzie ich szanował. Mam nadzieję, że zostałem dobrze zrozumiany. Chciałbym, pani poseł, żebyśmy nie prowadzili polemiki, ponieważ relacje pomiędzy nami nie są przedmiotem prac Komisji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Sam pan zaczął. Nie lubię, kiedy ktoś tak mi pokazuje palcem. Być może jest to pana odruch. Nie recenzuję wypowiedzi posłów. Zwróciłam uwagę – chyba że bardzo nie chce mnie pan słuchać, ponieważ ma pan gotową tezę – że nasi goście wypowiadali się między innymi pod pana nieobecność odnośnie do poprzedniego programu. Tyle i aż tyle. Ma pan prawo wypowiedzieć się i chwalić swój projekt. Zwróciłam się do pana jedynie z prośbą, żeby nie nakazywał pan, nie mówił w sposób nakazowy, że proszę wyznaczyć termin, w takim i takim terminie proszę przyjrzeć się naszemu programowi i przedstawić propozycję.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Będę mówił na posiedzeniu Komisji, co uważam. Niech pani mnie nie recenzuje.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie powiedziałam, co pan ma mówić. Zwróciłam panu uwagę, że w taki sposób nie dojdziemy do niczego.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Proszę nie zwracać mi uwagi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W związku z tym i pan minister, i my jako posłowie możemy zgłaszać różne uwagi. Goście są po to, żeby skrytykować nasze propozycje bądź zaproponować jakieś rozwiązania. My jako posłowie będziemy rozmawiać na ten temat. Bardzo proszę nie wprowadzać retoryki bardzo charakterystycznej dla pana i pana ugrupowania, jakichś kłótni, obracania przeciwko nam sposobu dyskusji, ponieważ przez osiem lat, panie pośle, czasami nawet nie mogłam zadać pytania. Tak traktowano posłów Prawa i Sprawiedliwości. Sama nie chcę tego robić. W związku z tym za każdym razem udzielam państwu głosu. Jeżeli chodzi o połajanki wobec mnie, bardzo proszę tego nie robić, ponieważ to też jest nie na miejscu z pana strony.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Widzę, że nie zrozumiała pani sensu mojej wypowiedzi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Na pewno nie jest to przejawem szarmanckości. Bardzo proszę, pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Pozwoli pani, że nie będę ingerował w tę polemikę. Jeżeli natomiast chodzi o pana Rafała Zahorskiego, jest zgłoszony do Kancelarii Sejmu. Widnieje jako mój doradca społeczny. Pan Rafał Zahorski jest także współzałożycielem i obecnie członkiem klastra morskiego. Niejako jest upoważniony przez klaster i występuje w podwójnej roli. Jest to jasne od samego początku i chyba zupełnie zrozumiałe. Za każdym razem ma przepustkę. Jest zgłaszany przeze mnie. Jeżeli występuje w imieniu klastra morskiego, tak się wpisuje. Myślę, że sprawa jest tu absolutnie jednoznaczna. Nie przypominam sobie sytuacji, żeby jakikolwiek mój gość, doradca lub ktokolwiek wypierał się czegokolwiek. Jeżeli coś takiego się zdarzyło, proszę mi to zgłosić. Natychmiast to rozstrzygniemy. Tyle w kwestii formalnej.

Jeżeli natomiast chodzi o wypowiedź mojego kolegi, pana posła Nitrasa, chciałbym przypomnieć, że mówiłem o TT-Line w ujęciu siedmiu, dziesięciu lat. Być może panu to umknęło. Przez piętnaście lat byłem menedżerem, pracowałem w kilku giełdowych spółkach i mówię panom – mam nadzieję, że panowie zechcą się podzielić swoimi spostrzeżeniami w tym temacie – że to nie jest takie trudne, jak się wydaje. Trzeba ileś takich transakcji przeprowadzić, żeby zrozumieć, że jest to tylko pewna inżynieria finansowa oraz oczywiście zgoda prezesów i wspólne myślenie strategiczne o rozwoju branży w tej części Europy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Ad vocem. Zwróciłam tylko uwagę, żebyście państwo z łaski swojej zgłaszali, kogo państwo zapraszacie na posiedzenie Komisji. Nie o to chodzi, że ktoś chce tutaj cenzurować. Po prostu musi to być zgłaszane do Prezydium Komisji bądź do obsługi Komisji, dlatego że spotykam się z sytuacjami, kiedy goście nie chcą mi powiedzieć, kto upoważnił ich nawet do wejścia do Sejmu. W związku z tym jeżeli jest taka sytuacja – pan poseł Nitras zwrócił na to uwagę – proszę sobie to też wyjaśnić pomiędzy sobą.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Tylko na kolejność wypowiedzi, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jak mówię, proszę tylko o zgłoszenie, ponieważ taka jest procedura. Chodzi o to, żeby potem nie było nieporozumień. Proste. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo!

Chciałbym krótko wypowiedzieć się w kwestiach formalnych. W tej chwili akurat nie mamy przed sobą regulaminu Sejmu, ale przez osiem lat prowadziłem Komisję Skarbu Państwa. Nie mam cienia wątpliwości, że podmiotem na posiedzeniu Komisji są członkowie organu Sejmu. Odwracanie hierarchii, konfliktowanie nas z gośćmi, którzy uczestniczą w posiedzeniu na zaproszenie pani przewodniczącej, która nas reprezentuje, po to, żeby służyć nam wiedzą, jest niepotrzebnym tworzeniem napięcia. Myślę, że niepotrzebnym tworzeniem napięcia jest też komentowanie wypowiedzi posłów. Każdy ma tutaj prawo do nieskrępowanej ekspresji. Przed swoimi wyborcami odpowiada za jej jakość. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo się cieszę z tej wypowiedzi. Szkoda, że w naszym imieniu, w naszej obronie nie stawaliście państwo przez ostatnie dwie kadencje. Po to, żeby teraz rzeczywiście wrócić do tematu, który omawiamy, bardzo proszę państwa o zabranie głosu, bowiem sprawa dotyczy państwa firm, ich funkcjonowania oraz ewentualnych zmian, które mają nastąpić. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej Kazimierz Sikora:

Kazimierz Sikora. Polska Żegluga Bałtycka.

Nie chciałbym recenzować wypowiedzi pana posła Nitrasa, ale jako obywatel, który głosuje, mam prawo. Nie podoba mi się sposób, w jaki pan tutaj... Nie podoba mi się retoryka, którą pan zastosował. Proszę dać mi dokończyć. Ponosi pana temperament, ale proszę mi dać dokończyć. Ponosi pana temperament, pan jest u siebie, ja jestem gościem.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Jak pan jest gościem, niech się pan zachowuje jak gość. Pani przewodnicząca, protestuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej Kazimierz Sikora:

Chciałbym się wypowiedzieć, a później może się pan...

Poseł Sławomir Nitras (PO):

To skandal. Pani to powoduje.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej Kazimierz Sikora:

Chciałbym się wypowiedzieć na temat planu, który był prezentowany. Współpracując z państwem, rozmawiając jako strona społeczna na temat państwa planu, spotykałem się z ostracyzmem. Nasze uwagi nie były słuchane. Był jedyny pomysł, żeby sprzedać przedsiębiorstwo. Cieszę się, że w tej chwili sytuacja się zmieniła i mamy partnera do rozmowy. Plan, który przedstawiamy ministerstwu, to wspólny plan, dlatego że siedząc na pierwszej linii frontu bardzo dobrze się na tym znamy. Ma to być wspólne dzieło ministerstwa i dwóch przedsiębiorstw. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Było trochę burzy, trochę sztormu. Panu posłowi Misiło chciałbym powiedzieć, że nie mamy szansy na kupno TT-Line. Nie ma na to szansy żaden polski właściciel, a myślę, że nawet rząd. Chciałbym panu powiedzieć, że TT-Line, niemiecki właściciel tej firmy chciał kupić Polską Żeglugę Bałtycką. Właściciel TT-Line jest jednym z piątki najbogatszych w Niemczech. Jest to multimilioner, który na odchodnym, kiedy odszedł z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej z kwitkiem – kolega Sikora uczestniczył w rozmowach, kiedy to obroniliśmy się – w rozmowie ze związkami Polskiej Żeglugi Bałtyckiej na koniec powiedział: „i tak was przetrzymam, mam na tyle pieniędzy, że będę czekał". Była to groźba ze strony właściciela w stosunku do nas: „będę czekał, bo mam więcej pieniędzy, a i tak was kiedyś kupię". Była to groźba, która była wypowiedziana przez właściciela TT-Line. Nie wiem, jak to się stało, że w ogóle wszedł do nas. Już mówiłem, że kiedyś na forum Komisji Skarbu Państwa poprzedniej kadencji odpowiedziano mi, że mamy Unię Europejską i każdy może do nas wchodzić. Może wchodzić, tylko chciałbym, żeby było to w odwrotną stronę. Nie wiem, czy Niemcy zezwoliliby nam na wejście promów do siebie.

Szanowni państwo, zagrożenie to istnieje w dalszym ciągu, ponieważ jeszcze raz chciałbym przypomnieć, że Niemcy budują tunel za Lubeką pod cieśniną Fehmarn do duńskiej wyspy Lolland. Kursuje tam dziewięć promów, w tym sześć należy do TT-Line. Dwa już weszły. Miał być jeden, a weszły już dwa. Miał też być trzeci, ale ustrzeliliśmy go i nie wchodzi. Oczekuje, gdyż chce wchodzić w nocy, kiedy dochodzą promy. Trzeci prom jest w zanadrzu. Zarząd portu cały czas jest atakowany, żeby go wpuścić. Uważam, że taka sytuacja jest niedopuszczalna. Jeżeli tunel zostanie wybudowany, sześć niemieckich promów nie będzie miało miejsca. Dlatego do nas cały czas... Zarząd portu, polski rząd pozwolili na to, żeby był tu obcy konkurent dla naszych dwóch przedsiębiorstw armatorskich. Myślę, że nie powinno się to zdarzyć. Pewne rzeczy trzeba ograniczać.

Poza tym chciałbym zapytać, jak to się mogło stać, że armator niemiecki łamiąc konwencję wstawił drugi rejestr, wstawił polską banderę i nie płacił za marynarzy ubezpieczeń, nie płacił składki emerytalno-rentowej i innych związanych z tym ubezpieczeń. Podnieśliśmy to. Polski Urząd Morski w Szczecinie nie reagował. Zwracaliśmy na to uwagę. Kolega Kościk z krajowej sekcji pisał, ale nie dostaliśmy żadnej odpowiedzi, a było łamane prawo. Armator nie powinien wejść, ponieważ było łamane prawo. Statek nie przestrzegał przepisów, nie miał prawa być pod polską banderą. Po wojnie, którą stoczyliśmy osobiście poprzez wszystkie urzędy, jakie były – był na niego nacisk przez krajową sekcję zrzeszoną w ITF – nie miał wyjścia, musiał się wycofać i wrócił do taniej bandery. Jednak marynarzom nie zwrócono składki za dziewięć miesięcy. Sprawa wciąż się toczy. A armator pływa i w dalszym ciągu jest dla nas konkurentem. Chciałem przypomnieć sytuację, która jest.

Jeżeli chodzi o terminale, chciałbym przypomnieć, że jest to tu bardzo ładnie ujęte. Musi to współgrać. Jeżeli nasze polskie promy i dwaj armatorzy mają pływać, terminale muszą być, tak jak to jest na Zachodzie. Wchodząc w kompetencje firm promowych, muszą być połączone z armatorami. Innego wyjścia nie ma. Jest to rozwiązanie stosowane w części Unii, na Morzu Śródziemnym, jak też na wschodnim wybrzeżu. Połączenie musi być. Nie może być inaczej, żeby ktoś nam wchodził i działał sobie, jak chce. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Mam pytanie do pana Jarosława Kotarskiego à propos terminali oraz programu, o którym mówił pan poseł Nitras. Chciałabym państwa zapytać, co dobrego państwo widzą w tamtym programie. Jak się to ma do naszych obecnych propozycji? Jakie są elementy, które ewentualnie można wykorzystać, na które można zwrócić uwagę, o które można poszerzyć nasze obecne prace?

Dyrektor Unity Line Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce Jarosław Kotarski:

Chociaż trudno to zrobić, ale można porównać oba programy. Jedno, co mają wspólnego, to nazwa Polska Grupa Promowa. Intencją tamtego założenia nie było – co my zakładamy – stworzenie podmiotów, które działałyby autonomicznie. Były dołożone Polskie Inwestycje Rozwojowe, które miały mieć większość i przejąć kontrolę nad obydwoma przedsiębiorstwami. Terminale promowe były brane pod uwagę, ale w tym zakresie jest tylko mały, drobny zapis, o który to my się staraliśmy jako armatorzy. Nie było zainteresowania tym, żeby włączyć w to terminale promowe. Na tyle mogę skomentować tamten program.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Misiło chciał zabrać głos ad vocem. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Krótko. Oczywiście rozumiem i szanuję pana zdanie, ale proszę mi wierzyć, że z biznesowego punktu widzenia to wszystko jest dwa razy prostsze niż się panu wydaje. Ostatni zakup przez zakłady chemiczne kopalni w Senegalu pięć lat też wydawał się niemożliwy do zrealizowania. W Polsce też są bogaci ludzie, którzy dysponują miliardami złotych. Kapitał niemieckiego inwestora jakoś szczególnie mnie nie przeraża. Jest to tylko kwestia wizji państwa, a tak naprawdę wizji panów prezesów, dokąd grupa ma zmierzać w strategicznej, długookresowej perspektywie. Jeżeli jako państwo, jeżeli panowie jako szefowie zarządów powiedzą sobie, że tak ma być, to proszę mi wierzyć, że przy tej skali biznesu, na wschodzącym rynku instrumentarium nie jest trudne do zorganizowania. Chciałbym tylko powiedzieć, żeby mieć więcej wiary w polski skarb, w polskie państwo, w polskich menadżerów. Jeżeli jest dobry produkt i rosnący rynek, naprawdę można to zrobić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Z panów posłów na razie nikt. Bardzo proszę, pan prezes.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Piotr Redmerski:

Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że branża rzeczywiście nie wymaga pomocy. Opracowanie programu odbyło się na dwóch posiedzeniach, wykonaliśmy kilka telefonów i projekt powstał. Naprawdę krótko. Mamy pięć minut do wykorzystania, może minutę już straciliśmy, możemy dyskutować, czy następną też. Zgodnie z tym, co pan mówi, zdobycie kapitału dla branży, która w tej chwili ma rentowność w zakresie przewozów pasażerskich, czy to przez giełdę, czy to przez kredyty, czy to przez obligacje, myślę, że nie będzie... Jest to następny punkt. Rzeczywiście chciałbym prosić. Nie oczekuję od ministerstwa, nie oczekuję od państwa posłów drogi, którą mamy iść, ponieważ doskonale to wiemy. Z góry został dla nas ustalony cel. Powtarzam, że w przeciągu dwóch posiedzeń – nie wiem, ile nam to zajmie, może dwa, trzy następne posiedzenia – będziemy rozmawiać. Z tym, żeby zachęcić kapitał, który do tego przyjdzie, nie ma najmniejszego problemu. Kiedy będziemy oczekiwali pomocy? Kiedy trzeba będzie określić, w których stoczniach, ale to też musi odbywać się na zasadach komercyjnych. Wtedy damy sobie radę. Na dzień dzisiejszy naprawdę mamy jasno, z góry określony cel. Mają być reaktywowane polskie stocznie. Jako dwaj armatorzy rozmawiamy ze sobą. Nie jest tak, że konkurujemy ze sobą. Budujące jest, że potrafimy ze sobą rozmawiać. Widzimy efekty konsolidacji finansowej.

Poprzez zbudowanie jakiegoś konsorcjum możemy łatwo znaleźć finansowanie. Nie widzę problemów, żeby przyszedł ktoś z kapitałem. Jak pan mówi, są osoby, które mają miliardy złotych. Aż tyle nie potrzebujemy. Trzeba ściągnąć do tego kapitału. Rzeczywiście na koniec musi być odpowiedź na pytanie, co z terminalem. Bez kontroli tego nic nie będzie. Cały czas będziemy zwracać na to uwagę. To też nie będzie trwało miesiącami. Jesteśmy w stanie usiąść z partnerami z Polskiej Żeglugi Morskiej i w krótkim czasie spotkać się z instytucjami, które są w stanie to finansować i określić – nie oczekujemy tego od ministerstwa – pokazać, że są podmioty, które zainwestują. Jeżeli dzisiaj nikt nie zainwestuje w branżę, która ma rosnąć przez następne dwadzieścia lat, to gdzie ma zainwestować pieniądze? Mamy jasną wizję. Na koniec rację będzie miał rynek. Na razie współpracujemy. Jest jasno określone, czego potrzebujemy, ile promów. Jesteśmy w stanie szybko określić, ile pieniędzy będzie na to potrzeba. Mało tego, jesteśmy w stanie znaleźć instytucje, które nas wesprą, agendy rządowe, które mają pieniądze na to, żeby dołączyć do przedsięwzięcia wkład własny. Jedyny problem, jaki zostanie za kilka miesięcy, a nawet za ileś tygodni, to ten, która stocznia będzie w stanie sprostać wyzwaniom związanym z zamówieniem od armatorów polskich. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan poseł Marchewka. Potem nasz gość. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Nawiązując do wypowiedzi pana prezesa, chciałbym prosić o doprecyzowanie pewnych informacji, szczególnie w aspekcie procesu wymiany floty, o której panowie wspomnieliście. Podczas ostatniej dyskusji nad propozycją projektu tzw. ustawy stoczniowej poznaliśmy prognozę zapotrzebowania na jednostki pływające na lata 2016-2026, która generalnie została określona na kwotę mniej więcej 25.000.000 tys. zł w okresie dziesięcioletnim. Na samym początku, podczas jednej z pierwszych dyskusji, która odbyła się w Gdyni, pan minister Brzezicki wskazywał, iż zdiagnozowano, że we wskazanym okresie w obszarze transportu pasażerskiego jest zapotrzebowanie na budowę dziesięciu nowych jednostek. Podczas oficjalnej prezentacji, która odbyła się w Szczecinie, zostało wskazane, że w tym długim okresie chodzi o dwie jednostki. Czy mogą panowie dokładnie określić, o jaką liczbę, o jaką wielkość floty chodzi? Dziękuję.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Piotr Redmerski:

Myślę, że odpowiedź, czy będzie to osiem czy dziesięć jednostek, jest prosta. W tej chwili mamy jedenaście promów, które są użytkowane. W przeciągu dziesięciu lat sześć promów na pewno będzie wymienionych. Rynek też się rozwija. A więc będą dodatkowe jednostki. Cały czas mówimy o rynku ze Świnoujścia do Trelleborga i do Ystad, ale w Gdańsku, gdzie jest już otwarta autostrada A1, na razie jest jeden prom, który finansowo bardzo dobrze się spisuje. Tam też z czasem możemy myśleć o rozszerzeniu. Wypowiedź

na temat ośmiu, dziesięciu promów w perspektywie dziesięciu lat jest jak najbardziej realna. Na dzień dzisiejszy łatwo to sobie wyliczyć. Przewozimy 380 tys. jedenastoma promami. Sześć z nich w przeciągu pięciu, dziesięciu lat niestety trzeba będzie zezłomować. W to miejsce trzeba będzie wstawić nowe. Ponadto trzeba jeszcze wziąć pod uwagę perspektywy rozwoju rynku. A więc będzie potrzeba tylu promów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panowie, po kolei, gdyż ja, biedna kobieta znowu zostanę posądzona o jakieś niecne czyny. Bardzo proszę naszego gościa na końcu. Potem pan prezes. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Mam kilka uwag. Szkoda, że pan poseł Nitras wyszedł, ale chciałbym państwu powiedzieć, że w listopadzie kończyłem kontrakt na statku, na którym było dwanaście narodowości, dwanaście języków. Podobno mówimy tutaj w języku polskim i jakoś nam trudno idzie. Utopilibyśmy statek, gdyby w dwunastu językach była taka dyskusja o niczym, jaka odbywała się tutaj. Przepraszam bardzo, nikogo nie chcę obrazić, ale była to dyskusja o niczym. Rozmawialiśmy o niczym, były tylko poruszane kwestie techniczne i grzecznościowe. Jest to jedna sprawa.

Druga sprawa wywodzi się z praktyki morskiej. Problem promów, problem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, generalnie problem żeglugi ciągnie się od czasów transformacji. Cały czas rozmawiamy, tymczasem do chwili obecnej praktycznie nie mamy niczego wypracowanego. Był krótki czas, kiedy był pan minister Gróbarczyk. Pamiętam jak go żegnałem, kiedy odchodził. Był wtedy ministrem. Potem przez kilka lat była walka z prywatyzacją przedsiębiorstwa. Teraz pod koniec powstał program, który jest niespójny. Trzy lata dyskutowaliśmy na temat S3 i różnych rozwiązań. Tylko dyskutowaliśmy. Z rozmowy nic nie wynika. Na statku zawsze muszą być konsekwencje, statek trzeba doprowadzić do portu.

Nie zgadzam się z Pawłem, że nie można przejąć TT-Line. TT-Line to przybudówka firm dwóch wielkich niemieckich rodzin, Oetker i Termühlen. Jest to niejako przybudówka. Patrząc na biznes i na to, co Paweł wspominał o korytarzach, chciałbym powiedzieć, że tunel wszystkiego nie załatwi. Promy dalej będą. Czy przejęcie TT-Line w formie funduszy, przejęcie ich promów nie jest możliwe, zwłaszcza że – trudno mi to mówić jako związkowcowi – nasze załogi są lepsze i tańsze? W jakiejś perspektywie czasowej jest to możliwe.

Na koniec chciałbym przypomnieć, że cały kryzys z żeglugą, problem, jaki ma Polska Żegluga Morska z masowcami, wiąże się z tym, że fundusze i banki zajęły się produkowaniem statków, próbą eksploatacji statków. Nabudowano statków. A więc pieniądze w bankach są, jest tylko kwestia ich odpowiedniego wykorzystania, skierowania, jak mówił tutaj pan prezes Redmerski, szukania odpowiednich funduszy na odpowiednich warunkach. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Dyrektor Unity Line Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce Jarosław Kotarski:

Chciałbym odnieść się do wypowiedzi pana posła Misiło w sprawie połączenia z firmą Euroafrica. Euroafrica ma prywatnego właściciela. W przypadku rozmów o Polskiej Grupie Promowej jak najbardziej nadejdzie etap, w którym firmę tę trzeba będzie przywołać do rozmów. Z jednej strony może to być dla nas zagrożenie, z drugiej strony może być ona pomocna dla grupy promowej. Jest to decyzja czysto biznesowa. Jeżeli mówi pan o wykorzystaniu floty firmy Euroafrica, to chciałbym powiedzieć, że flota ta jest wykorzystywana optymalnie, dlatego że Unity Line ma ją w zarządzie komercyjnym. W związku z tym komponuje się ona z naszym rozkładem odejść i strukturą działania siedmiu promów obsługiwanych przez Unity Line.

Jeżeli chodzi o kwestię kupna TT-Line, jak najbardziej można rozważać wszystkie modele biznesowe, natomiast jak mówiliśmy wcześniej, nasz najmłodszy statek ma dzie-

więtnaście lat. Jest to Mazovia. Najstarszy statek ma trzydzieści cztery lata. W pierwszej kolejności powinniśmy więc myśleć o tym, żeby wymienić flotę. Promy średnio można eksploatować do czterdziestu lat. Dlatego plan, który przedstawiliśmy, zakłada inwestycje w budowę nowych promów, cykliczną wymianę obecnie eksploatowanej floty na jednostki, które są optymalne. W naszym programie przedstawiliśmy wstępne parametry dotyczące długości, głębokości, zanurzenia, możliwości przewozowych. W związku z tym, że w pobliżu jest terminal LNG, rozważamy, zaproponowaliśmy, żeby statki były wyposażone w silniki, które mogą zużywać zarówno paliwo konwencjonalne, czyli NGO, jak i LNG. W zależności od tego, jakie będą ceny paliwa, można używać jednego albo drugiego, dlatego że ceny nie reagują tak samo na rynku. Przedstawiliśmy to. Powstanie Polskiej Grupy Promowej ma sens w oparciu o to, że będą powstawały jednostki. Jeżeli teraz zrobimy Polską Grupę Promową bez planu inwestycyjnego, zrobimy ją tylko po to, żeby była.

Drobna uwaga w odniesieniu do wypowiedzi pana posła Nitrasa, który przywołał Stenę. Otóż Stena inaczej podaje swoje statystyki niż my. Zarówno Polska Żegluga Bałtycka, jak i Unity Line mówiąc o przewozach pasażerskich pokazują pasażera. Nie pokazujemy kierowcy ciężarówki. Mamy osobną statystykę, która pokazuje, ilu kierowców przewieźliśmy. Stena marketingowo łączy jedno z drugim. W związku z tym ma dwukrotnie wyższe przewozy. Wspólnie przewozimy około 1000 tys. osób rocznie, licząc kierowców i pasażerów. Kiedy to policzymy, na obu liniach będziemy mieć około 500 tys. pasażerów i około 500 tys. kierowców.

Chciałbym jeszcze uzupełnić wypowiedzi na temat S3. Jak najbardziej my też wykazujemy, jak ważna jest infrastruktura drogowa. Jeszcze raz podkreślę, że terminale i przewoźnicy promowi powinni stanowić jeden twór. Na przyrost ładunków, który pokazuje terminal – statystyki rosną od lat – nie wpływa tylko to, że jest S3. Gdyby nie inwestycje Polskiej Żeglugi Morskiej czy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w dodatkowe promowy, samochody nie miałyby po co przyjeżdżać na terminal. Są to naczynia połączone, które musimy logicznie układać. To samo dotyczy terminali promowych. Zwiększone możliwości przewozowe armatorów wymagają infrastruktury na terminalu, wymagają dodatkowych miejsc parkingowych, logistyki, połączenia z promami. Jeszcze raz podkreślam, że jest to bardzo istotny element w Polskiej Grupie Promowej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Można czy pan chciałby zabrać głos ad vocem? Bardzo proszę. Proszę się też przedstawić.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo. Henryk Piątkowski. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

Mam jedną prośbę szczególnie do państwa posłów oraz do strony rządowej, żeby w trakcie całej debaty na temat konsolidacji, jakakolwiek by ona nie była, nie uciekł państwu jeden element. Przepraszam za brzydkie słowo „uciekł”, być może nieładnie to zabrzmiało. Rozumiem potrzebę biznesowego złożenia owego przedsięwzięcia, ponieważ musi się ono zwrócić i jeszcze przynieść korzyści. Jest w tym jednak jeszcze coś takiego jak skutki, czynniki społeczne, niewątpliwie mające ogromne znaczenie przynajmniej z punktu widzenia związku zawodowego. Bynajmniej nie chodzi mi wyłącznie o marynarzy, którzy, mam nadzieję, będą wykonywali na statkach pracę, czyli będą mogli utrzymać siebie i swoje rodziny, ale także o środowisko na lądzie. Jest to zatrudnienie w Kołobrzegu, pewnie niebagatelne z punktu widzenia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz zatrudnionych tam osób. Jest to także cała konstrukcja otoczenia biznesowego Unity Line w Szczecinie. IMO naprawdę wskazało, że jedno miejsce pracy na statku generuje co najmniej cztery do sześciu miejsc pracy na lądzie. Jest to także jakaś perspektywa, o której warto pamiętać, kiedy dyskutujemy o żegludze, ponieważ skutki odbijają się nie tylko bezpośrednio na statku, na terminalu, na porcie, itd., ale rzutują na całe otoczenie. Są tu skutki społeczne znacznie szerzej rozumiane niż tylko przez pryzmat marynarza i obsługi marynarza wprost. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Statki same nie będę pływały ani nie będą obsługiwane przez znikające punkty. Państwo między innymi po to są zapraszani. Macie państwo okazję przypomnieć o tych sprawach. Chciałabym tylko zwrócić uwagę, że zatrudnienie w gospodarce morskiej w ogóle będzie osobnym tematem, czego pan Kościk pilnuje bardzo dokładnie. Zobowiązaliśmy się nawet do wyjazdowego posiedzenia Komisji. Jeszcze pan poseł Misiło i pan poseł Marchewka. Drodzy państwo, będziemy zmierzać do końca. Może jeszcze tylko gość się wypowie, a potem panowie posłowie. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Krótko chciałbym uzupełnić wypowiedź kolegi na temat miejsc pracy marynarzy i miejsc pracy na lądzie. To, co się z tym łączy w perspektywie ustawy stoczniowej, to nie są cztery miejsca. Chciałbym powiedzieć, że jedno miejsce marynarza na statku to dwadzieścia miejsc na lądzie łącznie z budową statku, zatrudnieniem w stoczniach. Jest to dwadzieścia miejsc na lądzie. Budowa jednego statku wiąże się z tym, że ludzie będą zatrudnieni w piętnastu województwach. Odrodzi się to, co było kiedyś. Silniki z Cegielskiego, kotwice, Śląsk, nawet miejsca pod Białymstokiem. To wszystko się odrodzi. Będzie ogromna liczba miejsc pracy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Misiło i pan poseł Marchewka. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dziękuję bardzo. Pozwolę sobie nie zgodzić się z panem. Dla mnie ta dyskusja absolutnie nie jest o niczym, dlatego że wcześniej nie widziałem się z panami prezesami, a słyszę, że myślą tak jak ja albo że to ja myślę bardzo podobnie jak oni. Przejrzałem tylko cyfry za ostatnie lata, zobaczyłem, jaki jest trend, jaka może być strategia, dokąd zmierzamy, a teraz słucham państwa i wyciągam wnioski. Słucham pana ministra i widzę, że jest to jeden z niewielu projektów, które w następnych miesiącach możemy wspólnie przygotować. Droga na końcu jest mniej lub bardziej wspólna dla wszystkich.

Jeżeli chodzi, panie ministrze, o postawę Nowoczesnej, z ustawą stoczniową będzie nam trochę trudniej, ale jak obiecałem, złożę konstruktywne poprawki. Postaram się, żeby Nowoczesna poparła ów projekt, jeżeli zostaną one uwzględnione. Pana ministra i państwa mogę tutaj publicznie zapewnić, że jako Nowoczesna, a ja, jako Piotr Misiło – także moi eksperci – dołożymy wszelkich starań, żeby projekt się powiódł, ponieważ widzę, że może to być dobre przedsiębiorstwo, które przez długie lata może dobrze funkcjonować i zarabiać bardzo przyzwoite pieniądze.

Na koniec zwracam się do pana. Aspekt społeczny absolutnie jest ważny, tylko proszę, żeby najpierw odwrócił pan trochę role. O aspekt społeczny i o pracowników będziemy się martwić wówczas, kiedy będziemy dobrą firmą, która będzie zarabiać, dlatego że w szczególności przykłady górnictwa niestety pokazują, że związki zawodowe – nie zawsze – są w stanie doprowadzić do upadku przedsiębiorstwa. Kiedy reflektują się, że robią źle, często jest za późno. Mam więc prośbę, żeby państwo rozmawiali z zarządami i byli bardzo konstruktywni. Jeżeli firma będzie się dobrze rozwijać, będzie rosła, to państwo też będziecie zadowoleni. Nie ma co do tego cienia wątpliwości. Cała moja życiowa empiria zawodowa mówi mi, że jest to właściwa droga. Nie martwiłbym się o to. Jeżeli wszyscy będziemy rosnąć, to i będą lepsze warunki pracy, i będzie rosło zatrudnienie. Prawo popytu i podaży jest tutaj absolutnie bezwzględne. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Marchewka. Bardzo proszę. Potem pan minister.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję. Chciałbym zwrócić się z pytaniem do pana ministra, dlatego że jednym z priorytetów, o ile w ogóle nie głównym priorytetem, jest odbudowa floty oraz jej wymiana. Jednak jak panowie zaznaczyli, nie będzie to możliwe bez wkładu, bez udziału jakiegoś funduszu, który będzie kapitałowo zaangażowany również w obszarze pieniędzy publicz-

nych. Mam na myśli kwestię, o której mówił między innymi pan wicepremier Morawiecki przedstawiając swój plan. Czy takie zaangażowanie funduszu, zaangażowanie któregoś z funduszy potencjalnie, w przyszłości w realizację przedsięwzięć, wymianę floty będzie zależne od tego, czy flota będzie wymieniana, czy inwestycja ta będzie realizowana w stoczni, która jest budowana na terenie naszego kraju, czyli w polskiej stoczni? Pytam o to dlatego, że podczas spotkania, które odbyło się kilka tygodni temu w sali Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi w ramach konsultacji projektu ustawy, odpowiadając na pytanie, jaka jest gwarancja, że armatorzy będą zamawiać flotę na terenie polskich stoczni, pan wiceminister powiedział, że jest to ich sprawa, że stocznie są independent. Tak powiedział. Czy w związku z tym udział państwa w przedsięwzięciu budowy nowych jednostek jest zależny od tego, czy statki będą budowane na terenie naszego kraju? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę pana ministra o komentarz i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję szanownym państwu za wszystkie uwagi, jak też niezwykle istotne wypowiedzi. Jeszcze raz chciałbym powtórzyć, iż nie ukrywam, że spotkanie, które zostało dzisiaj zorganizowane, jest dla mnie bardzo trudne. W związku z tym, że realizacja programu, który był przedstawiany do tej pory, była mocno oprotestowana przede wszystkim przez stronę społeczną zakładów, postępowanie dalej w kierunku owych rozwiązań byłoby z gruntu sprzeczne z całą filozofią, jaką chcemy reprezentować, czyli filozofią uzyskiwania szeroko pojętego kompromisu. Oczywiście w niektórych przypadkach nie da się tego zrobić, ale na tym etapie, czyli na etapie konstruowania kształtu Polskiej Grupy Promowej, jak najbardziej jest on zasadny. Dlatego pragnę przypomnieć, że projekt wywołał ogromne protesty załogi, bodajże łącznie z marszami, które były organizowane po to, żeby go nie realizować.

Do tej pory słyszałem, że jest to projekt szeroko konsultowany ze stroną rządową, z poszczególnymi ministrami, przede wszystkim z byłym Ministrem Skarbu Państwu. Dzisiaj niestety, powtarzam, niestety z przerażeniem usłyszałem – zresztą nie dziwię się, że poziom emocji u pana posła Nitrasa wzrósł tak wysoko – że to wszystko, jak powiedział pan poseł, było konstruowane w sobotę wieczorem z panem Szynkarukiem i panem Siergiejem. Było konstruowane w czasie sobotnich wieczornych spotkań. Trochę się przeraziłem, że dokument rządowy powstawał w takich warunkach. Być może faktycznie za dużo zostało powiedziane, być może coś zostało niedopowiedziane, ale takie słowa padły. W związku z tym po to, żeby uniknąć takich rozwiązań...

Faktycznie dzisiaj grupa promowa to przede wszystkim nowy tonaż, który musi być odtworzony. Dopiero na tej podstawie można realizować jakieś cele, konkretne cele. Oczywiście dla nas podstawowym celem jest bycie liderem na Morzu Bałtyckim. Nie ulega to wątpliwości. Drugim celem jest akwizycja, czyli pozyskanie wszystkiego tego, co da się pozyskać właśnie w obszarze żeglugi krótkiego zasięgu. Tutaj mamy ogromne możliwości. Są plany, żeby zwiększać, przejmować linie. Wpisuje się to też w koncepcję, o której mówił pan poseł Misiło, koncepcję przejmowania innych armatorów.

Powtórzę jeszcze raz, że chcemy uniknąć rozwiązań polegających na tym, że będę to konstruował w sobotę wieczorem, z którymś z prezesów. Jeżeli koncepcja pod kątem biznesowym nie powstanie w spółkach, a dzisiaj jeszcze raz chciałbym pokazać co się stanie, jeżeli promy zostaną wyprowadzone z Polskiej Żeglugi Morskiej... Co się stanie? Widzieliście państwo, jak obecnie wygląda wynik finansowy Polskiej Żeglugi Morskiej. Jest to potworne zagrożenie dla funkcjonowania spółki. Dlatego tonaż jest podstawową rzeczą. Proszę zwrócić uwagę, w jakiej kolejności to robimy. Najpierw przemysł stoczniowy, przygotowanie rozwiązań dla polskiego biznesu. Odpowiadając na pytanie pana posła Marchewki chciałbym powiedzieć, że nie ma problemu ze znalezieniem funduszy na realizację inwestycji. Jedyny problem to gdzie to realizować. Nawet gdybyśmy chcieli pozyskać promy na rynku wtórnym, takich promów po prostu nie ma. Zidentyfikowaliśmy bodajże jeden prom, który można by było pozyskać. Resztę trzeba zbudować. W naturalny sposób jest to ogromne koło zamachowe, które może dać szansę dla naszej gospodarki, ale stocznie trzeba przygotować. Proszę zwrócić uwagę, która stocznia dzi-

siaj samodzielnie może wykonać taką inwestycję. W zasadzie tylko jedna. Wczoraj prezes tej wielkiej stoczni wypowiadał się, że może realizować zamówienia na taką skalę. Jest to całkiem realne przy odnowieniu tonażu, czyli budowie ośmiu jednostek. Patrząc na krzywą wzrostu popytu, popyt na dwie dodatkowe jednostki też się za chwilę pojawi. Albo faktycznie wejdzie tutaj konkurencja, albo nasze spółki poradzą sobie i zwiększą swoje możliwości przewozowe.

Dlatego też z naszej strony droga jest jednoznacznie wytyczona. Najpierw przygotowanie przemysłu stoczniowego, stworzenie odpowiednich warunków inwestycyjnych. Mówię tutaj o funduszach i o bankach. Potem podjęcie faktycznie independent decyzji poszczególnych zarządów, w stronę jakich rozwiązań chcą podążać. Oczywiście cały czas rozmawiamy i staramy się przygotować drogę. Wpisuje się to przecież w plan pana wicepremiera Morawieckiego, w KUKE, w cały proces inwestycyjny. Nie może być jednak tak, że powtórzymy błąd Gawrona albo całkowicie rozłożymy stocznie, jeżeli każemy im budować promy, do których są nieprzygotowane. Dlatego jeszcze raz chciałbym zapewnić zarządy, że decyzje, które zostaną podjęte... Oczywiście chcielibyśmy w tym czynnie uczestniczyć, ale pozostawiamy na tyle autonomii, na ile jest to bezpieczne biznesowo. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Pozwolę sobie przypomnieć o materiale, który chciałabym dostarczyć posłom, żeby mieli państwa propozycję. Proszę przesłać go na maila.

Dziękuję państwu za przybycie, za podzielenie się z nami uwagami, dlatego że bardziej skupiam się nie na docenieniu mnie jako parlamentarzysty, tylko na merytorycznych przesłankach pisanego projektu. Mam nadzieję, że nie przeszkadza to w procedowaniu, a wręcz przeciwnie, pozwala na to, że możemy wymienić się informacjami. Jak państwo widzicie, dyskusja przebiegła bardzo merytorycznie i sprawnie. Szkoda, że niektóre osoby, które zadały pytanie, nie pozostały na sali. Myślę, że w imieniu pana posła Nitrasa zadałam pytanie odnośnie do planu, który był przygotowany przez jego rząd. Uzyskaliśmy od państwa odpowiedź. Mam nadzieję, że mój kolega będzie usatysfakcjonowany, a my wszyscy będziemy dalej procedować nad projektem dotyczącym Polskiej Grupy Promowej. Dziękuję bardzo. Zapraszam na następne posiedzenie.